

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 82

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ACCAME, AMODEO, FERRARI MARTE, COLUCCI, SEPPIA,  
ALBERINI, ANDÒ, ANIASI, REINA, FIANDROTTI, MA-  
GNANI NOYA MARIA, CAPRIA, SALADINO, MONDINO,  
LABRIOLA, SPINI, FORTE**

*Presentata il 20 giugno 1979*

### Norme sulla istituzione del servizio di vigilanza e soccorso in mare

ONOREVOLI COLLEGHI! — Troppi luttuosi incidenti in mare hanno marcato infelicitamente il nostro Paese in questi ultimi anni.

E che ciò dovesse avvenire era naturale; infatti a fronte del frenetico sviluppo del traffico marittimo lungo le nostre coste, non ha fatto riscontro alcuna valida iniziativa nel campo della assistenza e della salvaguardia della vita umana in mare.

La proposta di legge C. n. 53 « istituzione di una componente civile della difesa », si pone il problema di includere nel settore della difesa civile, non solo il nostro territorio, ma anche le acque limitrofe.

La presente proposta è quindi da riguardare come un completamento della

suddetta, in quanto si propone di affrontare proprio il problema della protezione della vita umana nei mari prospicienti le nostre coste.

A tal fine ed in relazione ad una più razionale utilizzazione dei mezzi navali che si intende impiegare, occorre considerare tali acque divise in acque interne o costiere (fino a dieci miglia dalla costa) ed acque esterne o d'altura (oltre le dieci miglia). Ciò perché, in genere, in vicinanza di coste, è più conveniente impiegare mezzi minori, mentre più lontano da terra è più opportuno ricorrere a mezzi di altura.

L'azione di soccorso inoltre dovrà avvalersi anche del concorso di aeromobili (aerei ed elicotteri) dell'Aeronautica e della Marina militari.

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Per rendersi conto di quanto è stata carente finora l'organizzazione del soccorso in mare, sia in vicinanza sia al largo delle coste, basti pensare agli episodi della *London Valour*, affondata in prossimità del porto di Genova e della *Stabia Primo*, affondata presso Salerno, al mancato soccorso dei naufraghi dell'aereo Alitalia caduto presso Punta Raisi, alla nave *Omonia* affondata nello stretto di Messina e, per quanto riguarda le acque più lontane, basti ricordare il sinistro della *Seagull*, nel canale di Sicilia.

C'è tutta una serie di tristi episodi in cui gravi sono le responsabilità del mancato intervento da terra.

Attualmente il soccorso in mare, in prossimità della costa, è effettuato da mezzi delle Capitanerie di porto e, a volte, dei Carabinieri, della Guardia di finanza, dei Vigili del fuoco e, più lontano dalla costa, da mezzi della Marina militare.

Purtroppo i mezzi e gli equipaggi non sono specificamente preparati al soccorso; infatti mai come in questo caso, per prestare un valido aiuto, occorre del personale che resti destinato a lungo nello specifico compito e sia adeguatamente addestrato ad assolverlo.

Il personale della Capitaneria di porto, dei Carabinieri, della Guardia di finanza, come quello della Marina, è soggetto invece a frequenti rotazioni per l'assolvimento dei vari compiti d'istituto cui sono preposti.

Né può, ovviamente, dirsi di aver assolto validamente il delicato compito di assicurare il soccorso e la salvaguardia della vita umana in mare, destinando in un porto una nave obsoleta ed inadeguata, pronta a muovere in un certo numero di ore.

La Marina interviene quando e come può, ma le navi militari non sono specificamente concepite per soccorso; gli equipaggi sono addestrati ad altri compiti ed inoltre, come noto, v'è da tener presente la frequente rotazione di uomini e mezzi. Occorre quindi una organizzazione *ad hoc*, opportunamente strutturata e con una disseminazione quanto più possibile capilla-

re, presente lungo tutta la costa, con mezzi aventi caratteristiche particolari e specifiche alla bisogna.

Tale organizzazione, che fa capo ad una Direzione nazionale, dovrà avvalersi, nella sua opera, della collaborazione degli aeromobili della Marina e dell'Aeronautica militari, prevedendo a tal fine rapporti di stretta interconnessione.

La proposta di legge sulla Difesa civile, tratteggia già l'organizzazione centrale a cui il soccorso in mare deve fare capo: occorre però specificare dipendenze e ramificazioni della organizzazione, mezzi da realizzare e loro dislocazione, nonché precisare l'apparato logistico amministrativo di supporto ai mezzi operanti. Esaminiamo separatamente l'organizzazione di soccorso in acque costiere e quelle in acque d'altura.

L'organizzazione litoranea deve poter contare su adeguate infrastrutture a terra, per assicurare la presenza delle unità in una serie di luoghi di attracco e ancoraggio lungo tutte le nostre coste:

Tirreno: Vado Ligure, Isola del Giglio, Livorno, Anzio, Isola di Capri, Palinuro o Pisciotta, Maratea, Vibo Valentia . . .	n. 8
Sicilia: Isole Lipari, Isola di Ustica, Isole Egadi, Porto Empedocle, Siracusa, Isola di Pantelleria . . . . .	» 6
Ionio: Gallipoli, Crotone . . .	» 2
Adriatico: Otranto, Manfredonia, Ortona, Pescara, Ancona, Porto Garibaldi, Trieste . . . .	» 7
Sardegna: Olbia, Porto Torres, Oristano, Cagliari, Arbatax . . .	» 5
Totale generale	<u>n. 28</u>

L'organizzazione di altura deve invece prevedere, per le unità maggiori, le seguenti dislocazioni:

Genova, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, La Maddalena, Catania, Trapani, Crotone, Brindisi, Ancona, Venezia.

Le unità impiegate nel servizio di assistenza e salvamento della vita umana in mare, dovranno avere particolari caratteristiche ed in particolare:

le unità minori dovranno possedere le caratteristiche per operare su bassi fondali e sotto costa;

le unità di altura dovranno possedere caratteristiche analoghe a quelle delle navi della *Cost-Guard* statunitense.

Onorevoli colleghi, la presente proposta di legge è, come detto, parte inte-

grante della proposta di legge sulla « istituzione di una componente civile della difesa ».

Analogamente a quella, la si propone alla vostra attenzione chiedendo la collaborazione per tutte le modifiche che si vorranno apportare, nella speranza di fornire il Paese, nel più breve tempo possibile, di uno strumento insostituibile di civiltà che gli permetta di allinearsi alle più progredite nazioni d'Europa e del mondo.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

È istituito il Servizio di vigilanza e soccorso in mare.

## ART. 2.

Esso ha il compito di assicurare la protezione della vita umana in mare, di portare assistenza ad ogni mezzo navale o aereo in difficoltà nei mari prospicienti le coste italiane e studiare, predisporre ed adottare tutti i provvedimenti ritenuti necessari per migliorare l'efficienza del Servizio.

## ART. 3.

Fanno parte integrante del servizio di vigilanza e soccorso in mare:

a) i mezzi navali, costieri e d'altura, del Servizio di vigilanza e soccorso navale;

b) i mezzi navali delle Capitanerie di porto ed, in forma occasionale, quelli dei Carabinieri, della Guardia di finanza e dei Vigili del fuoco.

Fanno parte del servizio in modo salutare e contingente:

- 1) i rimorchiatori;
- 2) le unità navali dipartimentali della Marina militare;
- 3) tutte le navi in transito nella zona del sinistro;
- 4) gli aeromobili della Marina e dell'Aeronautica militari.

## ART. 4.

L'ordinamento del servizio di vigilanza e soccorso in mare prevede quali organi direttivi:

a) una Direzione nazionale, alla quale risale la responsabilità del servizio in ambito nazionale;

b) una sezione regionale del Servizio di vigilanza e soccorso in mare;

c) una sezione navale nei porti e sorgitori previsti.

#### ART. 5.

Per assicurare una copertura appena sufficiente, i mezzi costieri devono essere dislocati nei seguenti luoghi di attracco o di ancoraggio: Vado Ligure, Isola del Giglio, Livorno, Anzio, Isola di Capri, Palinuro o Pisciotta, Maratea, Vibo Valentia, Isole Eolie, Isola di Ustica, Isole Egadi, Isola di Pantelleria, Porto Empedocle, Siracusa, Crotone, Gallipoli, Otranto, Manfredonia, Ortona, Pescara, Ancona, Porto Garibaldi, Trieste, Porto Torres, Olbia, Oristano, Cagliari ed Arbatax.

I mezzi d'altura devono essere dislocati nei seguenti porti:

Genova, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, La Maddalena, Catania, Trapani, Crotone, Brindisi, Ancona e Venezia.

#### ART. 6.

Le unità maggiori o d'altura devono possedere le caratteristiche delle navi della *Cost-Guard* statunitense; le unità minori o costiere dovranno possedere tutte quelle qualità tecniche e nautiche che ne possano assicurare la inaffondabilità e l'impiego sotto costa, in bassi fondali.

#### ART. 7.

Ove non esistono idonee infrastrutture, ogni stazione navale deve essere dotata:

a) di almeno due unità navali idonee all'assolvimento dei compiti di istituto;

b) di apparecchiature radio, riceventi e trasmittenti, che lavorino sulle frequenze di soccorso;

c) di una officina riparazioni per tenere i mezzi sempre in perfetta efficienza;

d) di uno scalo di alaggio;

e) di rapidi ed efficienti collegamenti telefonici con la Direzione nazionale e con la Sezione regionale.

## ART. 8.

Un apposito Comitato interministeriale, del quale faranno parte rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, della difesa-marina, dei trasporti, dei lavori pubblici e delle finanze, in seno alla Direzione nazionale, vaglierà i compiti, formulerà i piani e curerà i contatti di competenza del Servizio, in relazione anche agli impegni specifici derivanti al Paese dai trattati sottoscritti in campo internazionale.

## ART. 9.

Gli organici del personale del Servizio di vigilanza e soccorso in mare, a livello nazionale, regionale e locale, nonché i criteri da seguire per il coordinamento delle relative attività dei vari Ministeri competenti e delle regioni, verranno fissati da apposito decreto emanato dal Governo entro sei mesi dalla pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

## ART. 10.

Possono essere assegnati al Servizio di vigilanza e soccorso in mare gli alloggiamenti e le infrastrutture, demaniali e non, che le singole regioni, sentito lo stato maggiore interforze della Regione militare, reperiranno in ogni settore, con particolare riguardo a quelli di proprietà dei Ministeri interessati alla vigilanza e soccorso in mare.

## ART. 11.

Nel nuovo Servizio possono essere assunti, a domanda:

a) nel personale navigante elementi in possesso delle necessarie qualità psicofisiche che non abbiano superato il 35° anno di età, dotati di esperienza marinara e muniti di specifici titoli professionali (patente di capitano di lungo corso per i comandanti, di capitano di macchina per i direttori di macchina ed almeno dieci

anni di imbarco in servizio di coperta per i marinai);

b) nel personale a terra, per i posti di capo stazione, capo sezione e capo direzione, elementi aventi spiccate doti organizzative e di comando.

Per formare i primi quadri, si può ricorrere al reclutamento, a domanda, dai ruoli della Marina militare, nel numero fissato da apposita legge, di ufficiali in servizio permanente, fino al grado di capitano di fregata.

Per il servizio radio si preferiranno i sottufficiali in servizio permanente della Marina militare della categoria radiotelegrafisti, con una esperienza di almeno quattro anni di capo posto di unità navale maggiore o centrale TLC.

Il personale tecnico di bordo e terra, verrà sottoposto a prove d'arte e ad un periodo di prova.

#### ART. 12.

Il servizio sanitario è assicurato, sulle unità navali, da infermieri professionali di stato.

In caso di grave emergenza, le Autorità locali possono precettare un medico da imbarcare per portare i primi soccorsi ai sinistrati.

#### ART. 13.

I rapporti di dipendenza e l'attività del servizio Vigilanza e soccorso sono regolati da apposite norme elaborate dal Ministero della marina mercantile sulla scorta del regolamento di disciplina militare.

Per le prestazioni e l'assistenza medica, gli appartenenti al Servizio vigilanza e soccorso in mare possono avvalersi dell'organizzazione medica militare.

Nei luoghi ove questa manchi, sarà sostituita dal medico provinciale e comunale.

#### ART. 14.

La durata delle prestazioni lavorative del personale imbarcato è regolata, in periodi non di emergenza, dalle norme con-

tenute nel contratto nazionale della gente di mare.

Parimenti a tale contratto saranno uniformati i relativi emolumenti ed il trattamento giuridico, normativo e pensionistico.

Il personale destinato a terra e nei centri di supporto logistico, deve invece avere lo stesso trattamento retributivo, giuridico, normativo e pensionistico spettante al personale del Corpo dei vigili del fuoco.

Il trattamento economico del personale non imbarcato non può essere superiore, per nessuna ragione, al trattamento economico spettante al personale imbarcato.

#### ART. 15.

Le spese per il Servizio di vigilanza e soccorso in mare gravano sul bilancio del Ministero della marina mercantile, nella misura che verrà stabilita con apposita legge.

I Ministeri competenti e le Regioni, contribuiranno alle spese per la realizzazione di opere ed infrastrutture comuni, nelle proporzioni che verranno fissate con apposito provvedimento.

#### ART. 16.

Le unità del Servizio di vigilanza e soccorso in mare, tutte le unità navali, civili e militari, nonché gli aeromobili della Marina e dell'Aeronautica militari che prendono parte ad operazioni di soccorso e salvamento, sono coordinate dalla Direzione nazionale del Servizio di vigilanza e soccorso in mare.

In stato di guerra, le unità del Servizio di vigilanza e soccorso in mare passano alle dipendenze della Marina militare.